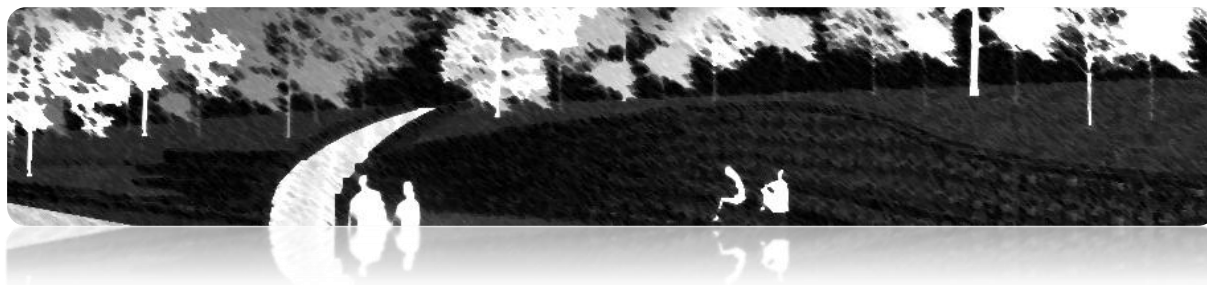




Hinc patriam sustinet

**Instituto Superior de Agronomia**  
**Universidade Técnica de Lisboa**



## **LISBOA e o TEJO**

### **Relações e contradições**

**Matteo Sarnà**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitectura Paisagista**

Orientadora: Doutora Adriana Veríssimo Serrão

Co-orientador: Doutor Luís Paulo Faria de Almeida Ribeiro

#### **Júri:**

Presidente: Doutora Ana Luísa Brito dos Santos de Sousa Soares Ló de Almeida,  
Professora Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica  
de Lisboa.

Vogais: Doutora Adriana Veríssimo Serrão, Professora Associada da Faculdade de Letras  
da Universidade de Lisboa;

Doutora Maria Manuela Cordes Cabêdo Sanches Raposo de Magalhães, Professora  
Auxiliar Aposentada do Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de  
Lisboa;

Doutor Luís Paulo Faria de Almeida Ribeiro, Professor Auxiliar do Instituto Superior  
de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa;

Doutor Pedro Miguel Ramos Arsénio, Professor Auxiliar do Instituto Superior de  
Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa.

Lisboa, 2013

**“Sozinho, no cais deserto, a esta manha de verão,  
olho pró lado da barra, olho pró indefinido,  
olho e contenta-me ver,  
pequeno, negro e claro, um paquete entrando.”**

Álvaro De Campos, *Poesia, Ode Marítima*

## **Resumo**

A partir da história geral da cidade de Lisboa, o texto mostrará sempre, de forma particular, as relações e a importância que o rio Tejo teve no desenvolvimento da sociedade lisboeta, seja num sentido urbanístico-espacial, seja num sentido social e cultural. Será possível ver que o desaparecimento de muitos lugares de encontro público em Lisboa como praças, mercados e passeios aconteceu no momento em que a vista e o contacto com o Tejo foram sendo sempre mais reduzidos por mão de muitas construções e limites que surgiram ao longo da zona ribeirinha em nome da modernidade do país. Também muitos corredores vitais da cidade, ao invés de serem guardados e protegidos, como sempre aconteceu na lógica rural que guiou Lisboa até à metade do XIX século, agora são largas auto-estradas.

**Palavras-chave:** Lisboa, Tejo, encontro público, modernidade, logica rural

## **Resumo Alargado**

A partir da história geral da cidade de Lisboa, o texto mostrará sempre, de forma particular, as relações e a importância que o rio Tejo teve no desenvolvimento da sociedade lisboeta, seja num sentido urbanístico-espacial, seja num sentido social e cultural. Será possível ver que o desaparecimento de muitos lugares de encontro público em Lisboa como praças, mercados e passeios aconteceu no momento em que a vista e o contacto com o Tejo foram sendo sempre mais reduzidos por mão de muitas construções e limites que surgiram ao longo da zona ribeirinha em nome da modernidade do país. Também muitos corredores vitais da cidade, ao invés de serem guardados e protegidos, como sempre aconteceu na lógica rural que guiou Lisboa até à metade do XIX século, agora são largas auto-estradas.

A começar da vista e da percepção do rio Tejo, eterno espectador e testemunha da cidade, é preciso recuperar os espaços vitais que caracterizam uma cidade clássica, qual é Lisboa, ou seja os órgãos públicos e aquelas séries de elementos que a tornam como tal. Interrompendo por um momento a ideia de aquela lógica puramente económico-consumista que a cidade parece ter instituído como nova direção do seu desenvolvimento, é possível ter uma visão diferente do Rio Tejo e da sua margem: trata-se de dividir a ribeira em consideração dos diferentes graus de facilidade e importância de acesso ciclo-pedonal na parte mais marginal da mesma. A partir deste ponto de vista é possível individuar três diferentes faixas temáticas, onde aquela central, com centro no Terreiro do Paço, é a mais favorecida em quanto acessibilidade, no sentido espacial, e relevância histórico-cultural, no sentido do imaginário colectivo.

## **Abstract**

Reflecting the general history of Lisbon, the text shows the relations and the importance which the river Tagus had on the development of the Lisbon society in an urbanistic sense as well as in a social and cultural sense.

It will be shown that the disappearance of many public areas in Lisbon where people could get together, like squares, markets and walkways happened at the same time as also the view and the contact with the river Tagus got and more reduced, all due to constructions which grew along the river banks in the name of the modernization of the country.

Also many important passageways of the city, instead of being kept and protected, like it always has been in the rural logic which has been applied in Lisbon until the first half of the 19th century, now are large lanes.

**Keyword:** Lisbon, Tagus, public areas, modernization, rural logic

## **Abstract Extended**

Reflecting the general history of Lisbon, the text shows the relations and the importance which the river Tagus had on the development of the Lisbon society in an urbanistic sense as well as in a social and cultural sense.

It will be shown that the disappearance of many public areas in Lisbon where people could get together, like squares, markets and walkways happened at the same time as also the view and the contact with the river Tagus got and more reduced, all due to constructions which grew along the river banks in the name of the modernization of the country.

Also many important passageways of the city, instead of being kept and protected, like it always has been in the rural logic which has been applied in Lisbon until the first half of the 19th century, now are large lanes.

Starting with the view and the appreciation of the Tagus, the eternal witness of the city, it is necessary to recover the vital spaces which characterize a classical city, which Lisbon is, with all its series of essential public elements. Starting with the view and the appreciation of Tagus, eternal witness of the city, it is necessary to recover the vital spaces which characterize a classical city, as Lisbon is, with all of its essential public elements. Breaking for just a moment the idea beneath the consumistic and economic view that the city seems to have chosen as a new direction for its development, it is possible to see the Tagus and its shores from a different point of view: it's about dividing the riverside thinking about the various cyclo-pedestrian levels of accessibility of the river banks' marginal side. From this point of view it is possible to find out three different thematic areas, where the central one, with Terreiro do Paço in the middle, is the favoured one in terms of accessibility, as well as in spacial terms and from a cultural-historical perspective, in the collective imagination.

# Índice

## **1 – Introdução** ..... pag 12-14

- 1.1 *Conceito de Paisagem*
- 1.2 *Estrutura do trabalho*

## **2 – História da cidade** ..... pag 15-27

- 2.1 *História do desenvolvimento urbano de Lisboa*
- 2.2 *Praça Da Figueira*
- 2.3 *Passeio Público*
- 2.4 *Rua 24 de Julho*

## **3 – Análise da cidade atual** ..... pag 28-38

- 3.1 *Diferentes modelos de cidade: a cidade pública; a cidade doméstica; a cidade religiosa*
- 3.2 *Que tipo de cidade é Lisboa?*
- 3.3 *O Tejo como identidade de Lisboa*
- 3.4 *A desintegração da cidade contemporânea*
- 3.5 *A ocupação do tráfego automóvel nos corredores vitais de Lisboa*
- 3.6 *A exigência de reconstrução dos órgãos públicos*

## **4 – Ideias Projectuais**..... pag 39-44

- 4.1 *Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa*
- 4.2 *Estudo prévio do Projecto de execução: Ribeira do Trigo*
- 4.3 *Conclusões*

## 5 – Documentos Anexos ..... pag 43-66

- *Peça 1 – Enquadramento da cidade de Lisboa*
- *Peça 2 – Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Analise das Funções*
- *Peça 3 - Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Analise dos Acessos e limites*
- *Peça 4 - Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Analise da Mobilidade*
- *Peça 5 - Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Analise das Relações morfológicas com a cidade*
- *Peça 6 - Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Corte A-A'*
- *Peça 7 – Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa: Proposta*
- *Peça 8 – Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Analise edificado*
- *Peça 9 – Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Analise actividades*
- *Peça 10– Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Analise mobilidade*
- *Peça 11 – Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Limite área projectual*
- *Peça 12 – Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta*
- *Peça 13 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Estrutura verde*
- *Peça 14 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta - Mobilidade*
- *Peça 15 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Cortes B-B' e C-C'*
- *Peça 16 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Vista geral*
- *Peça 17 – Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta - Vista 1: Campo das Cebolas*
- *Peça 18 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Vista 2. Doca da Marinha*



- *Peça 19 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Vista 3: Piscina ecológica publica*
- *Peça 20 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Vista 4. Esplanada*
- *Peça 21 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Vista 5 – Estrutura de apoio aos barcos*
- *Peça 22 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Particular piscina ecológica: Planta*
- *Peça 23 - Estudo prévio de projecto de execução "Ribeira do Trigo": Proposta – Particular piscina ecologica: Corte D-D'*

## Lista de quadros e de figuras

- *Fig.1 – Lisboa nos finais do século XVI (Gravura de Braunio)*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.2 – A muralha fernandina*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.3 - Realização do Aqueduto das águas livres, 1850, Espaço Monsanto, Lisboa*
- *Fig.4 – O Mercado da Praça da Figueira na metade do XIX século*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.5 - Pintura do 1896, de José De Lemos*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.6 - Vista da Praça da Figueira no fim do século XIX*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.7 - Interior do Mercado da Praça da Figueira*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.8 - Vista do Passeio Público na entrada Norte*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.9 - Vista do Passeio Público no actual Restauradores*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- *Fig.10 e 11 - O primeiro troço do Aterro nas lamas da Boavista e no futuro Cais do Sodré*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, Lisboa, Quimera, 1992
- *Fig.12 – A futura estação de Cais do Sodré no ano 1890*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, Lisboa, Quimera, 1992
- *Fig.13 e 14 – Mercado do Peixe 24 de Julho e Alto das Chegas e Santa Catharina*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, Lisboa, Quimera, 1992
- *Fig.15, 16 e 17 – A 24 de Julho no começo do XX século, na metade e no fim*, Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, Lisboa, Quimera, 1992

- *Fig.18 – Lisboa, vista no miradouro de Graça*, desenho do autor
- *Fig.19 – Planta hidrográfica do Tejo no 1883*, Engenheiro João Verissimo Mendes Guerreiro
- *Fig.20 – Planta de Lisboa em 1833*, Camara Municipal de Lisboa
- *Fig.21 - Puzzle das funções*, desenho do autor
- *Fig. 22 – Plano Director da Ribeira*, desenho do autor
- *Fig. 23 – Adaptação as formas existentes*, desenho do autor

# 1 – Introdução

## 1.1 Conceito de Paisagem

A paisagem é uma realidade dinâmica, que instaura continuamente um perfeito equilíbrio entre todos os actores que a interpretam e que nela se reflectem. É o conjunto das acções de todas as energias que se manifestam num espaço. Não podem existir paisagens “incoerentes” ou “em perigo” num determinado território, assim como não podem existir escolhas justas ou injustas, ou éticas e não éticas, num sentido universal. Tudo o que acontece tem razão de acontecer para criar o rosto da realidade do homem, chamada paisagem. Mas assim como a capacidade de resiliência obriga um ecossistema à adaptação a um ambiente em constante mudança ou a voltar para um estado precedente pela sobrevivência da estrutura geral do sistema, assim a história e a cultura, enquanto símbolos do ser humano, põem o homem na posição de fazer escolhas endereçadas à sua sobrevivência e felicidade no espaço que habitam. E se admitimos que a riqueza de um ecossistema é baseada não só na simples quantidade derivante da soma de todos os elementos, mas sobretudo na variedade e diferença dos elementos existentes e nas relações entre eles, então a riqueza do homem não é mensurável só com o aumento numérico da população mundial ou com os indicadores económicos monetários de um estado: será ao invés a existência e relação de culturas diferentes, que se ajudam entre si na cooperação pelas sobrevivência e felicidade de todos. Por esta razão a política (manifestação física da consciência colectiva) torna-se uma das personagens mais importantes daquela “composição pictórica” chamada Paisagem, que deixa de o ser e só passa a ser uma experiência real quando o homem tem consciência de ser parte integrante do seu carácter e do seu aspecto. Então, ao viver uma paisagem, o homem toma consciência da sua natureza e ultrapassa o falso dualismo que o divide do mundo circunstante, compreendendo, finalmente, a palavra “UM”.

*“A continuidade cultural e histórica dos povos e o seu futuro tem por base uma paisagem e a sua constante valorização.”*

Ribeiro Telles, arquitecto paisagista, 1994

*“Those who are good at controlling water give it the best opportunities to flow away, those who are good at controlling the people give them plenty of chance to talk.”*

Chia Jang, engenheiro taoista, 1000a.C.

## **1.2 Estrutura do trabalho**

### ***Tema***

- Análise do desenvolvimento do espaço público no centro histórico de Lisboa, relacionado com o rio Tejo por causas morfológicas, históricas, comerciais ou simbólicas.
- Proposta de ordenamento da zona ribeirinha entre Alcântara e Oriente.
- Proposta de projecto: “Ribeira do Trigo”

### ***Motivações***

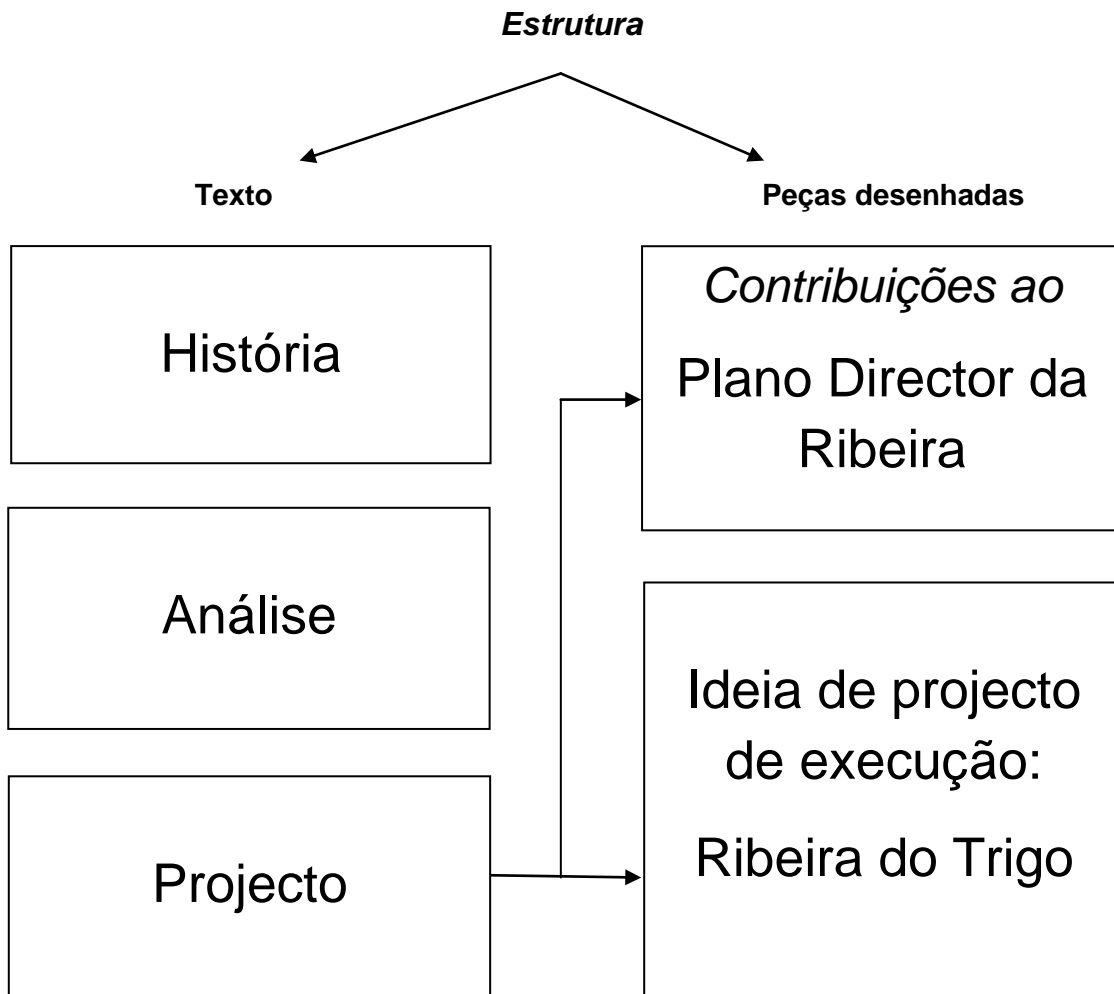
- Previsão de incremento da economia da cidade no sector turístico
- Re-instauração da relação e do contacto entre o lisboeta e o rio Tejo

### ***Objectivos***

- Demonstrar a urgência de mudança de direcção de um desenvolvimento da cidade baseado sobre um modelo industrial obsoleto e não mais sustentável
- Predispor um Plano director da ribeira que preveja um re-ordenamento das funções, ou seja a divisão entre as actividades turísticas e aquelas comerciais, de modo a favorecer o sector turístico da cidade
- Apresentar um projecto de execução numa parte da faixa histórica central da Ribeira, aquela entre as estações de Terreiro do Paço e de Santa Apolónia

### ***Metodologia***

- Análise de textos sobre: História de Lisboa; História de urbanismo; Ecologia; Filosofia; Arquitectura da paisagem
- Elaboração de ideias projectuais sobre as temáticas tratadas na cidade de Lisboa



### ***Enquadramento em Arquitectura Paisagista***

- Considera-se o Rio como elemento fundamental ou primeiro por importância na paisagem de Lisboa, e as suas relações com a cidade as portas de acesso pela apreciação dessa paisagem
- Junto ao projecto da “Ribeira das Naus” dos arquitectos paisagistas João Nunes e João Gomes da Silva, o projecto “Ribeira do Trigo” insere-se numa visão geral de Lisboa que considera o trato da Ribeira entre as estações de Cais do Sodré e de Santa Apolónia a entrada histórica por excelência na cidade, e tendo os barcos turísticos a possibilidade de parar na estação fluvial do Terreiro do Paço, será também valorizado o acesso em Lisboa passando pela histórica Praça do Comercio

## 2 – História da cidade

Tenta-se neste capítulo de evidenciar as principais evoluções da cidade no curso da história, abrangendo tanto aspectos sociais como urbanísticos, com particular atenção nos lugares do centro histórico que foram marcados pela relação que tiveram com o Rio Tejo.



Fig.1 - Lisboa nos finais do século XVI (Gravura de Braunio)



## 2.1 História do desenvolvimento urbano de Lisboa

Para além da legenda que Olissippo (Ulisses) deu o nome à cidade, Lisboa foi de certeza ocupada a partir do 205 a.C. pelos Romanos, que a levaram a Município com o nome de “Felicitas Julia Olissipo”, e no 714 sofreu a instalação árabe. A primeira muralha de Lissibona ocupava uma superfície total de 15,5 hectares, onde viviam 15000 habitantes: tratava-se de Graça, Alfama, O Castelo de São George.

No 1256 D. Afonso III faz Lisboa Capital do Reino, e depois dele D. Fernando cria uma nova cerca que juntando-se com a primeira vai ocupar uma superfície de 105 hectares totais: juntam-se o Rossio, a Baixa, o Chiado, o Carmo. Entre o XV e o XVII século a população passa de 50000 para 100000, e no 1626 são registados 126000 habitantes.

No último dia de Outubro do 1755 “o sol põe-se sobre a Lisboa manuelina pela última vez”, e depois do grande sismo o Marquês De Pombal se faz cargo da reconstrução da cidade. Lisboa renasce: ela perde o esplendor e ganha pulmões, com as novas ruas alinhadas e os quarteirões simples, e expande-se por Campolide, Rato, Alcântara e Arroios.<sup>1</sup>

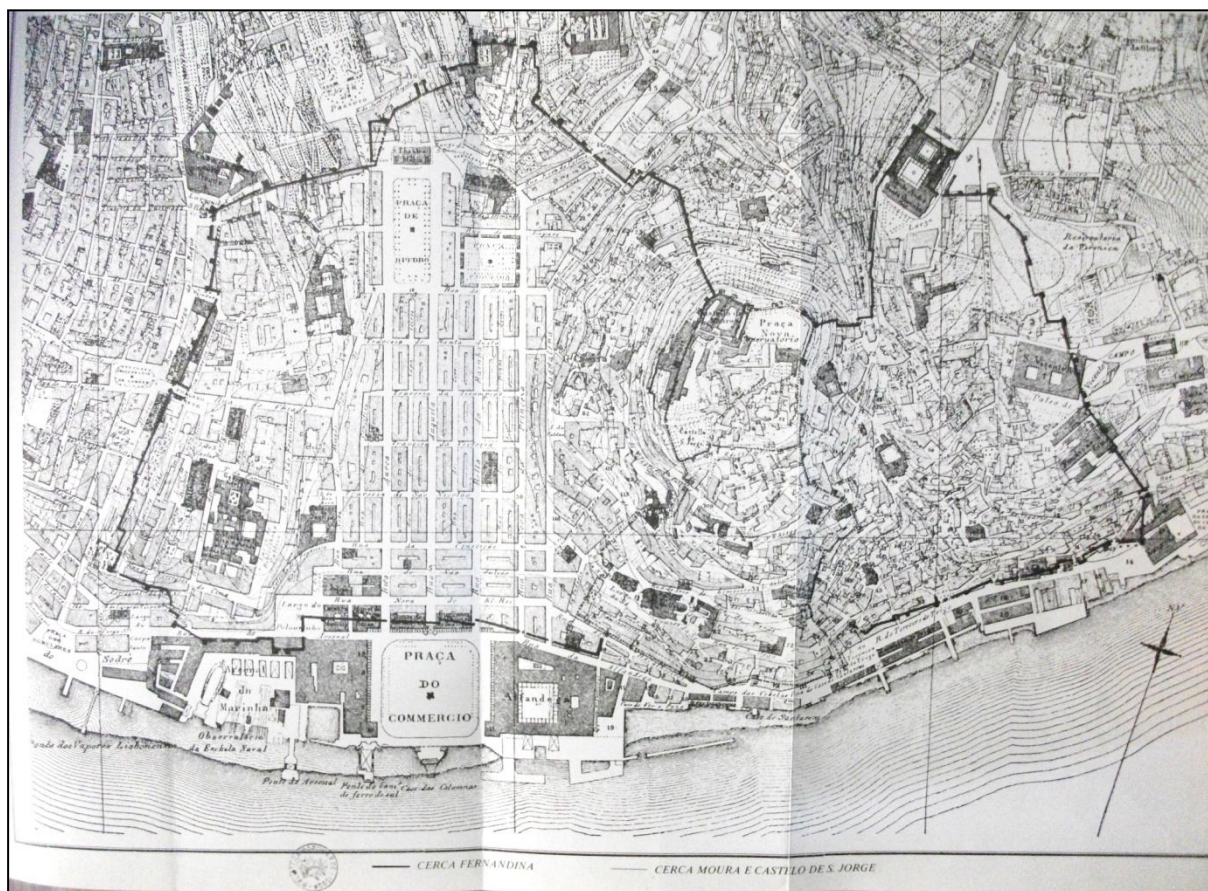


Fig.2 – A muralha fernandina

<sup>1</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, pag. 9-12



Entre 1852 e o 1857 é realizada a Estrada de circunvalação de Lisboa, que agora se estende sobre 1278 hectares, passando por Alcântara, Arroios, Santa Apolónia. O primeiro recenseamento geral, do 1864, regista 167000 habitantes na cidade, mas já no censo do 1960 aparece o extraordinário número de 817000 habitantes, que eleva então Lisboa a cidade industrial, ou cosmopolita. O incrível aumento de habitantes neste período histórico é devido sobretudo a realização do aqueduto em 1850, e aos sucessivos chafarizes que surgiram na cidade: de facto pela falta de água no século XVIII ainda ninguém se lavava.



*Fig.3 – Realização do Aqueduto das Águas Livres, 1850*

No fim do século XIX são registadas 42 freguesias em Lisboa e as zonas industriais instauram-se no Beato/Xabregas, com função de armazéns e moagens, e no Alcântara, com função de fábricas. Os trabalhadores moram nos bairros pobres e antigos, como Mouraria, Alfama, Castelo, Graça, Madragoa. Em final, no último quartel do século XX Lisboa compreende 53 freguesias.

## 2.2 Praça Da Figueira

No 1755 o terramoto destruiu o Hospital de Todos-Os-Santos e Marquês De Pombal propõe espaço livre pela Praça da Figueira. Espontaneamente começou surgir um mercado aberto, com os produtos que chegavam do comércio marítimo. A primeira transformação na praça foi em 1835, quando foram instalados um poço central, árvores e iluminação. Pouco depois, em 1849, o mercado já possuía uma leve cercadura.



*Fig.4 – O Mercado da Praça da Figueira na metade do século XIX*

A partir de 1883 começam a coexistir mais funções no mercado, como a dança, que o põem em alta consideração na Europa ao nível de elegância e cultura. De facto no 1885 são terminadas as obras que mudam fortemente o seu aspecto: a partir de agora trata-se de um mercado coberto, de 7790 m<sup>2</sup>, constituído de uma estrutura metálica muito leve, em acordo com a época, varias cúpulas e envidraçadas. Infelizmente, no 1876, a câmara municipal, pela pessoa de Rosa Araújo, começa a propor algumas mutações em Lisboa, e o renomeado mercado da Praça Da Figueira faz parte deste projecto. Com o objectivo de



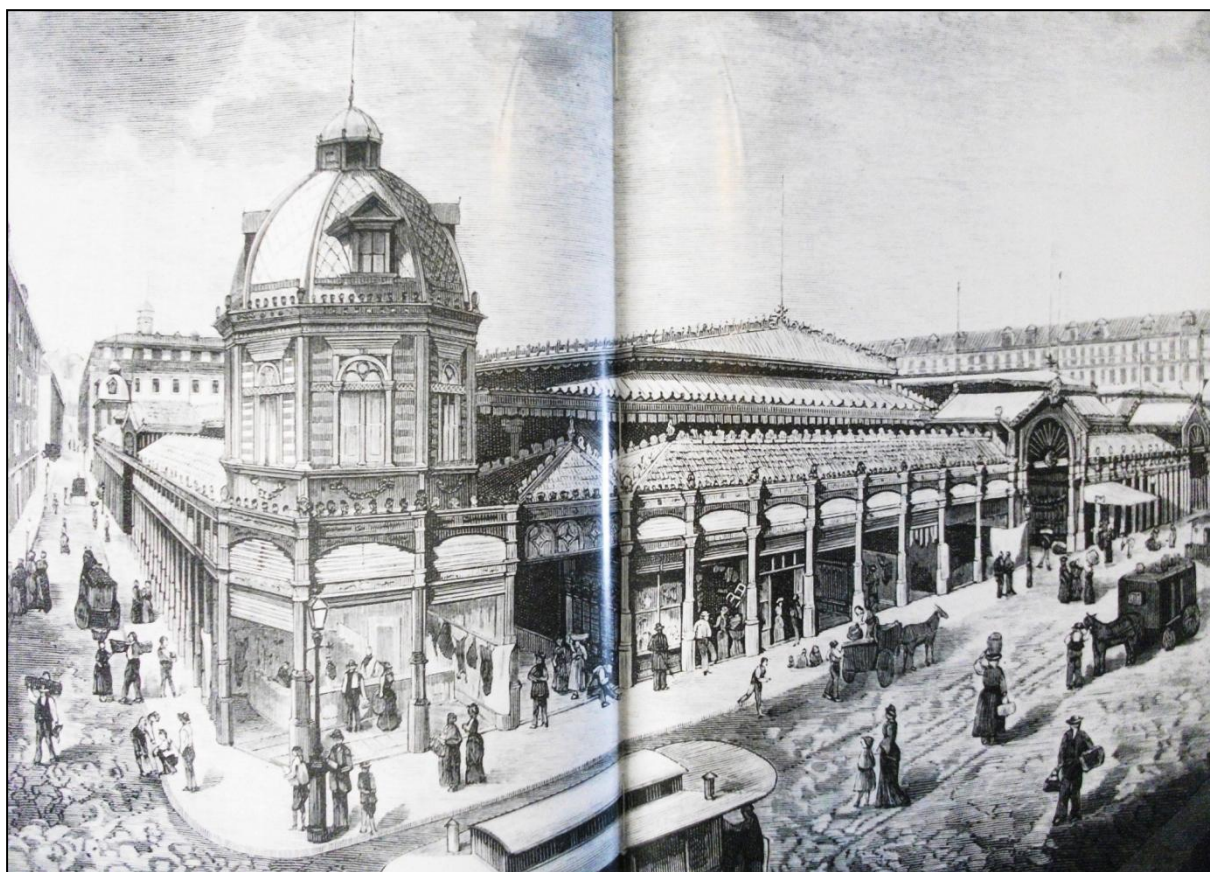
melhorar as situações de viabilidade na cidade, é proposto o abatimento do mercado, para criar uma ligação mais rápida entre o largo de Martim Moniz e aquele do Rossio. Depois a forte contraposição da cidade, o mercado é definitivamente destruído nos anos '40, e agora, olhando por aquela estátua equestre quase no centro da praça, vazia além do parque de táxis, perguntamo-nos como foi possível fazer um erro tão grave.<sup>2</sup>



*Fig. 5 – Pintura do 1896, de José De Lemos*

<sup>2</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, pag. 39-47





*Fig. 6 – Vista da Praça da Figueira no fim do século XIX*



*Fig. 7 – Interior do Mercado da Praça da Figueira*



## 2.3 Passeio Público

Pensado em 1764 por Reynaldo Manuel, o Passeio Público foi um dos instrumentos mais eficazes que teve o Marquês De Pombal para amalgamar as classes. Mesmo que o Intendente Pina Manique tenha proibido quaisquer maltrapilhos ou indivíduos embuçados de lá ir, o grande pensador bateu-se para que o Passeio fosse público e para todos.

Antes de fazer parte dos planeamentos do Marquês De Pombal aquele terreno era conhecido como “Valverde” ou as “hortas da Mancebia e da Cera”. De facto o Passeio Público situa-se numa área agrícola que se estendia por quase toda a bacia hidrográfica de um pequeno afluente do Tejo que na zona de Rossio e Praça da Figueira prolongava-se em dois vales, os actuais Avenida da Liberdade e Almirante Reis.

Em 1772 o viajante Twiss reporta: “*Neste momento se está organizando em Lisboa um passeio novo com a singularidade de ter num dos extremos a vista risonha do cadafalso e no outro a do Paço da Inquisição*”.<sup>3</sup>



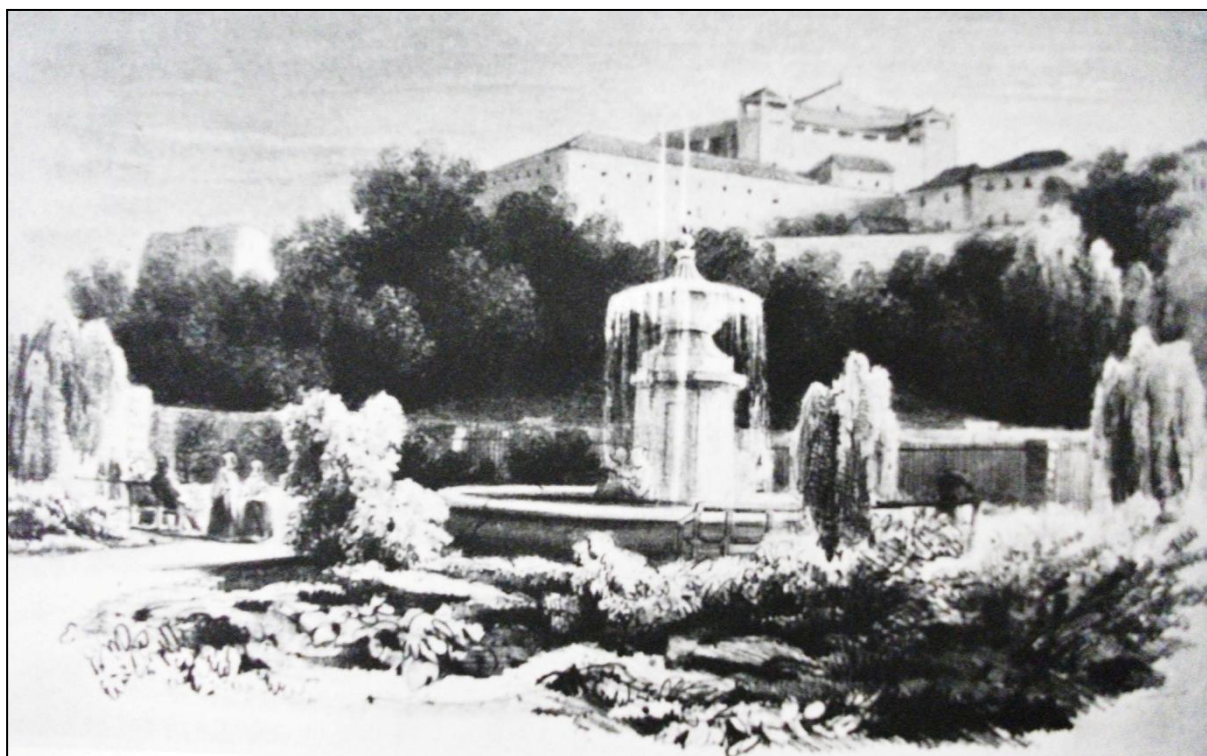
Fig. 8 – Vista do Passeio Público na entrada Norte

<sup>3</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, pag. 51

No ano de 1834 o Passeio ganha um aspecto mais amplo: entreviam-se as ruas laterais, aparece uma nova entrada com dois portões, e o arquitecto Malachias ornamenta o tanque da entrada com sereias e tritões do extinto Palácio Dos Estaus, desaparecido por causa do sismo. Agora, as estátuas, que representam o Rio Tejo, podem ser vistas na Avenida da Liberdade, cobertas de folhagem e maceradas por um século de água em cascata, entre Rua das Pretas e o Largo da Anunciada.

A partir da metade do século XIX, com o começo do uso do gás, o Passeio passa ser iluminado nas noites e aumentam as suas funções, as festas e a participação.

Castilho reporta: “*Sim, o Passeio Público de Lisboa foi um civilizador, deve-lhe muito o desenvolvimento da sociedade nacional. Ali era um centro. Ali ouvia-se musica muito boa, amava-se, devaneava-se, encontrava-se gente; O lisboeta deixava de ser bicho e sentia-se parisiense do Jardim Das Tulherias (...)*”<sup>4</sup>



*Fig. 9 – Vista do Passeio Público no actual Restauradores*

No 1863 também o Passeio Público entra fazer parte da proposta de modernização da cidade feita por Rosa Araújo, assim que no 1879 são celebradas as ultimas festas do Jardim e o começo das obras pela realização da Avenida Da Liberdade, que terminarão no 1886 com a inauguração do monumento aos Restauradores.

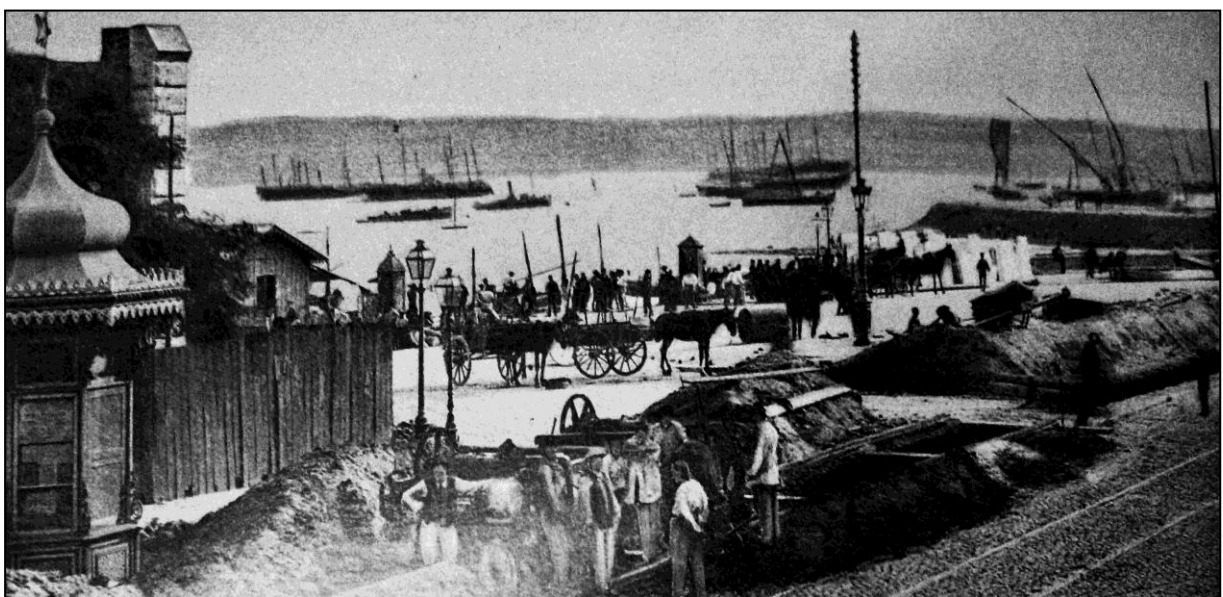
---

<sup>4</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, pag. 52



## 1.5 *Rua 24 de Julho*

A história desta rua começa no dia 5 de Julho do 1833, quando uma batalha naval ao lado do Cabo de S. Vicente determina a entrada das tropas liberais do Duce da Terceira, cuja estatua deu nome oficial, mas nunca utilizado, ao largo do Cais do Sodré. Só no dia 24 se recebe, em festa, D. Pedro IV. Naquela altura a praia de Lisboa ainda se estendia desde Xabregas até Belém. Mas a área compreendida no centro da cidade (desde Alcântara até à Ribeira Nova) estava coberta de toldos e de barracões, servia de vazadouro e ensopava-se em lama. Para resolver o problema da salubridade publica na margem do rio, o Parlamento destinou 800 contos de réis pelo aterro das lamas da Boavista. Só a partir do 1858 começam as obras pelo primeiro acesso ao troço inicial do Aterro, com a demolição das casas entre a Praça D. Luís e a Rua das Janelas Verdes. A partir deste momento o Aterro recebe o nome de Rua 24 de Julho.



*Fig. 10 e 11 – O primeiro troço do Aterro nas lamas da Boavista e no futuro Cais do Sodré*

No 1862 desaparecem os areais de Santos, mas ainda hoje fica o topónimo das “Escadinhas da Praia”. A partir do 1873, com o desenvolvimento das obras do Porto de Lisboa e o aparecer dos carros americanos, a zona ribeirinha começa ser mais traficada por diferentes actividades que surgem nela, mas só nas primeiras décadas do 1900 viverá uma época tão animada quase como hoje.

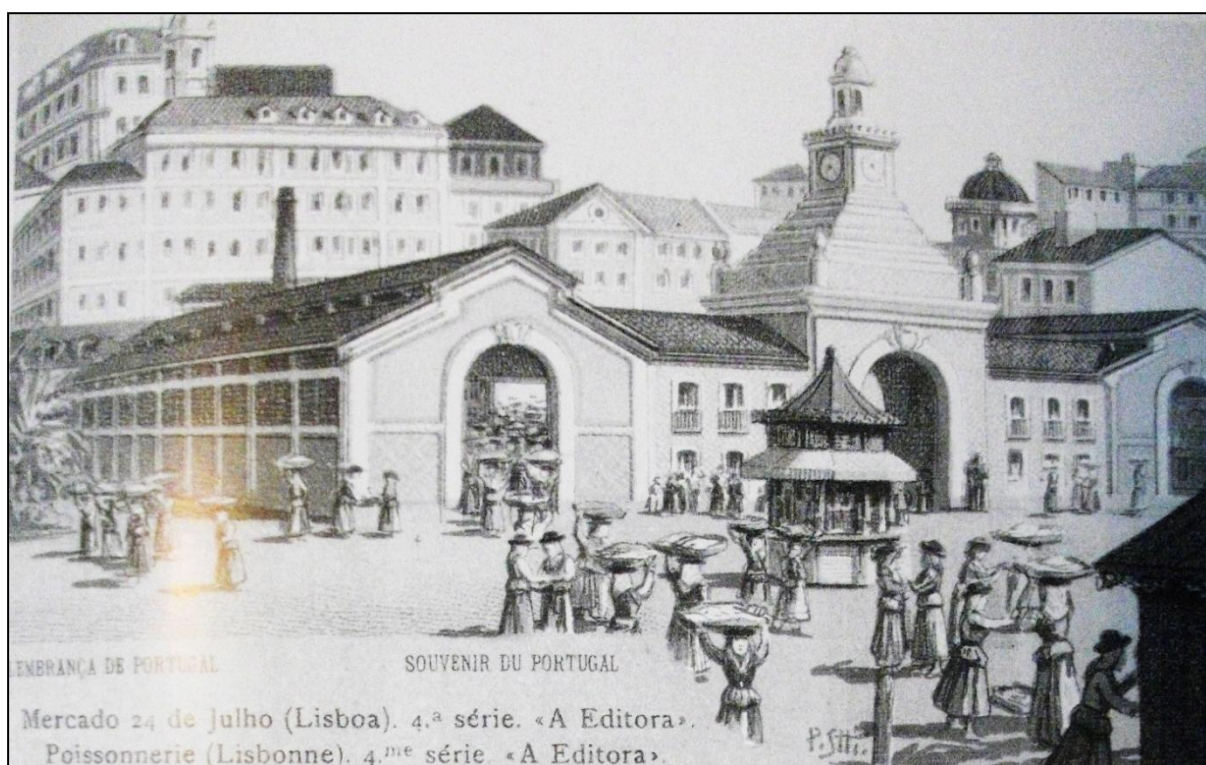


*Fig. 12 – A futura estação de Cais do Sodré no ano 1890*

No início do século muitas vendedoras de hortalça e de fruta do Mercado da Praça da Figueira, que estabeleceram greve, escolheram mudar-se para o Mercado da Ribeira Nova, então encerrado, e a vereação ditou que as novas bancas estivessem colocadas fora da área da praça do mercado. Assim começaram aparecer também outros tipos de bancos, como as esplanadas de *comes e bebes*, os toldos das *especialidades* como vinhos locais, água mineral, mel e os quiosques de jornais. Assim como pelo Mercado da Praça da Figueira, também esta era uma animação que começava cedo e acabava tarde, mas um coro de vozes puseram-se contra “aquela vergonha caótica e barulhenta”, e a Câmara, em vez de valorizar e ordenar a animação da Ribeira de Lisboa, no 1927 deu ordem de despejo às esplanadas.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, pag. 119-134





*Fig. 13 e 14 – Mercado do Peixe 24 de Julho e Alto das Chegas e Santa Catharina*

No 1930, terminadas as obras no velho mercado, a Rua passa a ser Avenida e entre os anos 30 e 40 realiza-se a estação de comboio de Cais do Sodré e começam ser construídos os primeiros prédios incaracterísticos na 24 de Julho, que por causa da especulação imobiliária transformara-se numa auto-estrada sem pontos de referência, assim como aconteceu pelo Passeio Público.





Fig. 15, 16, 17 – A 24 de Julho no começo do século XX, na metade e no fim

Marina Tavares Dias: “Voltando costas à zona ribeirinha, sucessivas décadas de gestão camarária ignoraram aquela que deveria ser uma das artérias nobres da cidade. Tapou-se a vista do rio; construíram-se, mais adiante (substituindo tradicionais fabricas e velhos armazéns), blocos compactos de mamarrachos; fala-se, agora, de desativar o alegre mercado. Mas o tempo ultrapassou já tudo isto, na Avenida 24 de Julho.”<sup>6</sup>

Assim como hoje podemos notar o interesse da Câmara num projecto de recuperação da Avenida da Liberdade, devido sobretudo à problemática do grande nível de poluição, de modo a voltar a ser um Passeio e menos traficada pelos automóveis, é de igual modo interessante a consideração que alguns anos atrás podia-se ler nos jornais: “a zona ribeirinha tem muitas potencialidades”...

---

<sup>6</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, pag. 119

### 3 – Analise da cidade atual

#### 3.1 Diferentes modelos de cidades históricas: pública, doméstica, religiosa

Para compreender a evolução da cidade é necessário caracterizá-la segundo as origens das suas funções, actividades e costumes populares. Para Ortega y Gasset<sup>7</sup> é desde a cidade clássica e mediterrânica que deriva o conceito de cidade por excelência. Ela baseia-se na ideia de cidades-estado da Grécia, onde o desenvolvimento da democracia favorece o aparecimento de elementos urbanísticos que denunciam a participação do povo nos assuntos da comunidade. Ou seja, além dos lugares aptos à religião e à criação artística, surgem edifícios dedicados às discussões sobre o bem público, e mais exactamente eles surgem à volta da ágora, a praça pública, o verdadeiro centro político, que em princípio era só mercado. Aparecem também construções dedicadas directamente ao bem público, como teatros ao ar livre e estádios para os jogos olímpicos, assim que a cidade grega de Mileto Hipodamo, primeiro urbanista, é constituída por: praças, mercados, pórticos, edifícios administrativos e de carácter público, teatros, estádios, e ruas. Desenvolvem-se então, assumindo uma sempre maior importância, os conceitos de fachada e de cenário.<sup>8</sup>

A cidade mediterrânica funda-se portanto nela necessidade de se sair de casa e reunir-se com outros que saíram também: nisso está a grande diferença entre a cidade pública e aquela doméstica da civilização anglo-saxónica. A cidade calada, de interiores, não conhecendo esta exigência ao princípio, vai formando-se em modo diferente: as casas isoladas no meio do campo começam a apinhar-se, mas sem se tocarem nem perderem autonomia, e ao chegar no centro deixam um grande espaço vazio, chamado “common”, que não tem função de encontro público mas de preservação, valorização e exaltação de uma parte do campo no interno da cidade. A mesma palavra “towns” que equivale à palavra “cidade”, provem do inglês antigo “tun” e do teutónico “tunoz”, que significa “recinto fechado”, ou seja parte do campo que corresponde a uma casa ou a uma granja. Nem se desenvolve portanto o conceito de fachada, sendo que as ruas eram caminhos pelo meio do campo e das casas dispersas, e não tinham a função de exteriorização da vivenda.

A cidade islâmica, ou religiosa, leva até ao extremo a defesa da vida privada: apanhando o elemento do pátio, do mundo helenístico, os árabes o adaptaram às suas exigências, ou seja passou a constituir um elemento fundamental das casas, lugar onde podiam gozar do ar livre dentro de um espaço privado. A vida doméstica actua-se portanto sempre num pátio,

---

<sup>7</sup> Ortega y Gasset, *Obras Completas, Volume II*, pag.408

<sup>8</sup> Chueca Goitia, *Breve Historia do Urbanismo*, pag.7-10



como na cidade clássica, mas trata-se de um pátio fechado, não público. A cidade forma-se do dentro para fora, ou seja a casa (elemento privado) prevalece e obriga a rua (elemento público) a acomodar-se, tornando-se tortuosa, labiríntica e inverosímil, e dando uma fisionomia especial à cidade, mas não permitindo o desenvolvimento de noção de “bem comum”. Existem também elementos de relação pública: o harém, a praça (aqui dedicada à meditação religiosa ou passiva deleitação do tempo que flui, e não a discussão política e dialéctica) e o mercado, único elemento da cidade que adquire vida, também se só por uma necessidade puramente funcional.

### **3.2 Que tipo de cidade é Lisboa?**

A cidade de Lisboa é sem dúvidas uma cidade pública, ou seja da tradição clássico-mediterrânea, vista a sua origem e o seu desenvolvimento, mas tem uma fortíssima presença também da influência árabe, sobretudo no bairro de Alfama, onde os 500 anos de dominação muçulmana podem reencontrar-se mais do que em qualquer outro lugar da cidade. O bairro é caracterizado por estreitíssimas ruas que se desintricam entre as casas de uma época antiga, onde os actuais pequenos largos e praças um tempo eram os pátios privados típicos da concepção islâmica da cidade. O resto da cidade é de facto mais aberto e são muito mais presentes aqueles elementos que caracterizam uma cidade mediterrânica: grandes praças, passeios, café, lugares de relações públicas. Mas existe, por causa morfológica, um elemento que relaciona estas diferentes formas com as quais Lisboa se apresenta aos nossos olhos: o miradouro.



*Fig. 18 – Lisboa, vista no miradouro de Graça*

A numerosa presença deste elemento em toda a cidade faz surgir no observador a questão: tem Portugal, e Lisboa em particular, um pensamento da paisagem? Segundo Augustin Berque temos que considerar 7 critérios que, em caso de ser avaliados, demonstram a existência deste tipo de sensibilidade: 1. Literatura, oral e escrita, louvando a beleza dos lugares; 2. Toponímia (bellevue, miradouro, belvedere, etc...); 3. Jardins de recreio; 4. Arquitectura disposta para apreciar uma bela vista; 5. Pinturas do ambiente; 6. Mais palavras para dizer “paisagem”; 7. Uma reflexão explícita sobre a paisagem.

Portugal tem uma literatura dedicada à paisagem (ponto 1), por exemplo com Álvaro De Campos: “Outra vez te revejo – Lisboa e Tejo e tudo.”<sup>9</sup>; São presentes muitos miradouros (ponto 2), mais que uma dúzia em Lisboa por exemplo, e também jardins de recreio (ponto 3), os quais algumas vezes podem ser ao mesmo tempo miradouros (como no caso do Jardim de Torell em Lisboa); A arquitectura de Lisboa, ajudada também pela topografia, em princípio predispõe-se bem por apreciar boas vistas (ponto 4); São presentes pinturas do ambiente, com José Malhoa, por exemplo, definido “pintor da terra e das gentes portuguesas” entre o XIX e o XX século (ponto 5); Existem no dicionário muitos sinónimos da palavra *paisagem* (ponto 6): ambiente, cena, vista, panorama, sítio, lugar, aspecto; Existe e também esta sempre em curso uma reflexão explícita sobre a paisagem, que começou com o Professor Caldeira Cabral<sup>10</sup> (ponto 7): “*é propriamente essa síntese artística de todos os dados racionais que individualiza a arquitectura paisagista e a coloca, de facto, num plano que não é um mero simpósio das diferentes técnicas que com ela colaboram, mas sim uma visão formalmente distinta, quanto ao modo e quanto ao objecto*”. Infelizmente o ponto 4, pelo menos na cidade de Lisboa, é talvez aquele que entre todos tem menos estabilidade, por causa do desenvolvimento de critérios arquitectónicos relativamente recentes e muito discutíveis os quais estão a sub-valorizar a beleza visual que o rio oferece permitindo sempre mais construções na ribeira, tanto da diminuir sempre mais o contacto do lisboeta com o Tejo.

---

<sup>9</sup> Álvaro de Campos, *Poesia, Lisbon Revisited*, pag.271

<sup>10</sup> Caldeira Cabral, F., *Fundamentos da Arquitectura Paisagista*, pag.38

### 3.3 O Tejo como identidade de Lisboa

#### **Paradigmas ambientais**

No curso da história desenvolveram-se diferentes fases na relação entre o homem e a natureza, aqui resumidos em ordem cronológica:

- Fase de *temor*, onde os acontecimentos naturais assumem um carácter sagrado e incontrolável;
- Fase de *harmonia*, em que o homem se integra nos processos naturais e beneficia dos seus recursos;
- Fase de *controlo*, na qual se procura obter o domínio sobre a natureza e os seus ciclos e defender-se dos seus malefícios;
- Segue depois a fase de *degradação*, quando este domínio extremo excede a capacidade de regeneração dos ecossistemas em equilíbrio.<sup>11</sup>

Segundo Cosgrove<sup>12</sup>, um sociólogo britânico, estes diferentes períodos originam-se da luta constante entre dois paradigmas opostos na interpretação do ambiente: o tecnocentrismo (paradigma das sociedades ocidentais) e o ecocentrismo (paradigma ambiental alternativo). Tendo objectivos e finalidades diferentes, no âmbito do ambiente e da natureza os dois paradigmas tem medidas de controlo também diferentes: se o tecnocentrismo, que tem como objectivo um expansionismo ilimitado baseado no domínio exclusivo da ciência e da técnica, preocupara-se simplesmente de predispor leis pela salvaguarda ambiental, o ecocentrismo, ao contrário, tem como base o conceito de desenvolvimento sustentável. Portanto o elemento comum pelos dois é a gestão dos recursos ambientais. O conceito de desenvolvimento sustentável<sup>13</sup> nasceu na década 80/90 do XX século e é caracterizado pelos seguintes princípios:

- *Equidade intergeracional*: as decisões políticas de carácter económico e dos recursos ambientais tem que ter em conta o interesse das gerações presentes assim como os das gerações futuras, ou seja sem comprometer a capacidade destas últimas de darem respostas as suas próprias necessidades;
- *Procura de equilíbrio entre economia e ecologia*: que sejam mantidas constantes a quantidade e qualidade dos recursos naturais e funções dos ecossistemas;

---

<sup>11</sup> Maria Da Graça Amaral Neto Saraiva, *O rio como Paisagem*, pag.24

<sup>12</sup> Cotgrove Stephen, *Catastrophe or Cornucopia, The Environment, politics and the future*

<sup>13</sup> Maria Da Graça Amaral Neto Saraiva, *O rio como Paisagem*, pag.31

- *Avaliação ambiental*: nos processos de planeamento considerar a qualidade de vida não só pelos indicadores de crescimento económico, mas também por um conjunto mais vasto de critérios representativos de qualidade ambiental;

- *Participação pública*: a política predispõe princípios de acesso e participação dos cidadãos à informação relativa ao ambiente e aos processos de tomada de decisão (Conferencia do Rio, 1992) <sup>14</sup>.

### **O rio através do tempo**

As precedentes fases de relação entre homem e natureza reflectem-se na relação com o Rio em diferentes exemplos:

- *Temor*: é a fase na qual acontece uma sacralização ou uma representação simbólica dos rios, por exemplo com esculturas antropomórficas durante o Renascimento e o Barroco, postas nos pontos mais proeminentes, como praças e jardins. No antigo Passeio Público, agora Avenida da Liberdade, encontramos as estátuas dos rios Tejo e Douro (ou Tejo e Nilo por outros críticos), realizadas por Alexander Gomes.

- *Harmonia e Domínio*: a oposição destes dois conceitos pode ser explicada a partir de dois diferentes pensamentos filosóficos existentes na China, que são o Confucionismo e o Taoismo. Na engenharia hidráulica o confucionismo é aquela disciplina com regras severas e fortes medidas de controlo na rectificação dos leitos e na construção de diques: corresponde a realização de sistemas lineares simplificados e com poucas interações com a paisagem envolvente. Exemplos destas técnicas na antiguidade são as civilizações da Mesopotâmia, civilizações hidráulicas, as quais regularizaram os cursos dos rios Tigre e Eufrate respectivamente nas cidades de Bagdade e Babilónia. É' pelo contrário um exemplo do conceito do Taoismo a Civilização Egípcia, paradigma de uma relação harmónica e sinérgica de uma sociedade com o Rio. O Taoismo na engenharia hidráulica baseia-se na livre circulação das águas com um mínimo de intervenção, formando um sistema de drenagem complexo e posicionando os aglomerados urbanos fora das áreas de cheia, mas permitindo também uma actividade de lazer, amenidade nas margens. Os Egípcios, aproveitando da capacidade fertilizante do Rio Nilo conseguiram um entendimento e uma adequação à dinâmica dos processos naturais.

- *Degradação*: representa o excesso do controlo da natureza por parte do homem. A partir dos séculos XVII e XVIII verifica-se um acréscimo da técnica da hidráulica derivante do

---

<sup>14</sup> IPAMB, *Agenda 21. Documentos da Conferencia das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento (Volume I)*



confucionismo, para o desenvolvimento da navegabilidade, a protecção das cheias, o desvio dos leitos dos rios, a resolução de problemas de insalubridade (Desailly, 1992).

A primeira intervenção de engenharia hidráulica no Tejo aconteceu no século XVI, com a mudança do curso médio do rio para melhorar a navegabilidade (Saraiva, 1987a), e já no final do XIX século quase todos os grandes rios da Europa tinham sido canalizados e rectificados.<sup>15</sup>

Afirma Cosgrove no 1990: “o modo de pensar racional, o predomínio da técnica da engenharia no controlo dos sistemas naturais fomentaram a emergência da racionalidade das ciências aplicadas como um paradigma do controlo humano na sua relação com a natureza.”<sup>16</sup>

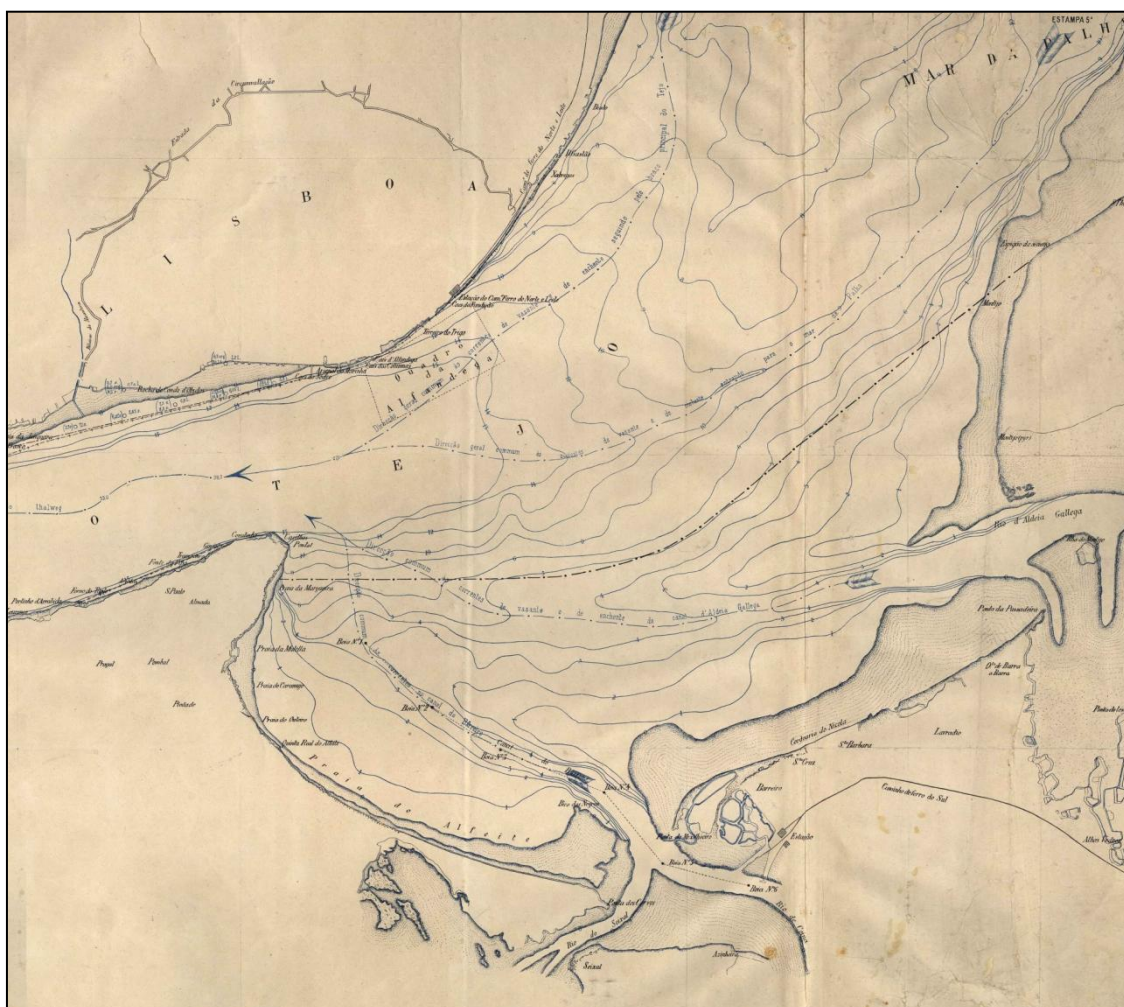


Fig. 19 – Planta hidrográfica do Tejo no 1883

<sup>15</sup> Maria Da Graça Amaral Neto Saraiva, *O rio como Paisagem*, pag.49-78

<sup>16</sup> D. Cosgrove, *An elemental division: Water control and engineered landscape*

### **3.4 A desintegração da cidade contemporânea**

A cidade ocidental contemporânea, filha do desenvolvimento tecnológico, é qualquer coisa de abortivo e frustrado: “é apenas um aglomerado em que perduram velhas estruturas históricas e antigas formas de vida juntamente com as novas, do capitalismo e da técnica”. Trata-se de um novo tipo de cidade, a qual não é pública, nem doméstica, nem fundada numa qualquer força espiritual, mas é caótica, fragmentada e dispersa, assim como as relações que nela se criam, e o homem “acaba por se encontrar totalmente desintegrado”<sup>17</sup>.

Esta transformação das cidades verificou-se principalmente com o desenvolvimento do modelo industrial e da ideia que as estradas, os caminhos de ferro e a indústria eram a base da economia de um país. Assim a ocupação do espaço é conduzida pela construção com um mínimo de custos e nas zonas mais apetecíveis e infra-estruturadas. Numa visão da cidade deste tipo, a técnica de crescimento mais apropriada, é aquela da árida quadrícula, que representou a alma do espírito prático e militar dos romanos, o triunfo do racionalismo na Grécia (mesmo quando os gregos “nunca se deixaram arrastar por excessos de rigor quadrangular”<sup>18</sup>, como depois os romanos), a colonização hierárquica na América do Sul, e que representa a partir do século XIX o instrumento dos especuladores de terrenos, ou traficantes de solos. Outro elemento importante para compreender as razões do aspecto e essência das nossas cidades é o conceito de cidade-artefacto, que nasceu depois do racionalismo, no século XVIII, e que vê o homem sentir-se no direito de intervir na cidade como num facto artístico, e não no respeito do seu crescimento natural e orgânico.

Vemos agora como estas séries de factores influenciaram a cidade de Lisboa.

#### **2.1 A ocupação do tráfego automóvel nos corredores vitais de Lisboa**

Lisboa cresceu na envolvente do castelo, ocupando as encostas e poupando as baixas agrícolas, com a excepção da ocupação junta ao Tejo, na zona do Terreiro do Paço (onde se situava o antigo porto), na embocadura do pequeno afluente que se formava pela junção dos cursos de água das actuais Avenida da Liberdade e Almirante Reis. A Baixa é usada para construção só a partir do século XIV, quando é realizada a muralha fernandina: antes deste período faz parte da bacia hidrográfica da ribeira de Valverde, usada portanto como espaço de produção agrícola pelos seus terrenos muito férteis. Nos finais do século XVI é

---

<sup>17</sup> Chueca Goitia, *Breve Historia do Urbanismo*, pag.175-203

<sup>18</sup> Chueca Goitia, *Breve Historia do Urbanismo*, pag.155-173

construído o Bairro Alto, que enche de construção uma colina vizinha do lugar inicial de Lisboa, mantendo portanto a lógica de ocupação na encosta e de salvaguarda das zonas agricolamente mais produtivas. Este modelo de crescimento urbano é substancialmente diferente do das cidades da Europa central, as quais se localizam em largas planícies de solos férteis.

Mesmo numa cidade portuária como Lisboa, que há mais de 300 anos tinha o seu rendimento principal ligado ao comércio de longa distância, até ao século XIX a organização do espaço é estreitamente ligada ao território e ao seu potencial produtivo, característico de uma cidade fortemente rural, onde a produção de proximidade e o abastecimento de alimentos é vital para a sua sustentabilidade. Mas a partir do século XIX, a industrialização e desenvolvimento da tecnologia e dos transportes terrestres, juntos com a tentativa de imitação de outros modelos de cidades europeias (como Paris) e também a extinção das ordens religiosas regulares (as quais deixaram muito mais poder e terrenos na mão do Estado<sup>19</sup>), Lisboa desliga-se da lógica de ocupação do espaço que tinha seguido desde sempre. Observamos então a expansão de Lisboa em mancha de óleo contínua (sobretudo na periferia, onde existem quarteirões com planificações baseadas em ruas dispostas ortogonalmente), a ocupação dos espaços agrícolas que acompanhavam os vales com largas avenidas (como Avenida da Liberdade), o desaparecimento de muitos espaços públicos fundamentais para o desenvolvimento da sociedade (como por exemplo o Mercado da Praça da Figueira, o Mercado da 24 de Julho e o Passeio Publico) e assistimos também à contínua edificação ao longo da ribeira do Tejo, o qual, sempre menos visível e acessível, não permite o seu contacto ao lisboeta.

A utilização da técnica da quadrícula, por exemplo na Baixa Pombalina, permite um aproveitamento máximo do terreno e a importância igual das ruas faz que todos sejam igualmente valiosos, mas ao mesmo tempo destaca-se muito do crescimento natural da cidade e cria também uma homologação e repetição continua num lugar tão particular como é o centro histórico. É portanto uma técnica que aumenta o rendimento dos “traficantes de solos” mas que numa visão geral da cidade baixa o valor do lugar onde é utilizada, também por falta de espaços livres públicos que na maior parte das vezes não são contemplados para nada nestes tipos de planificações.

A questão da zona ribeirinha de Lisboa, ou seja da sua contínua edificação e do forte limite que cada vez mais se vai marcando entre a cidade e o Rio (também pela presença da importante e funcional linha do comboio Cascais-Sintra), será sempre mais complicada no caso de não a afrontar numa visão de conjunto de todas as funções e fluxos existentes que se verificam na Ribeira (e não só como uma auto-estrada muito funcional), mas também e

---

<sup>19</sup> Henrique Pereira Dos Santos, *Do tempo e da paisagem*, pag.47-53

sobretudo numa visão do que o Rio Tejo teria de oferecer como símbolo da identidade da comunidade.

Em última análise está a questão da ocupação dos corredores vitais da cidade, como Avenida da Liberdade, a qual pela sua posição e conformação é, supostamente, a espinha dorsal dos espaços verdes em Lisboa e também em estrita relação com o Tejo. Podemos constatar hoje nos jornais a vontade da Câmara Municipal de resolver o problema do alto nível de poluição do qual sofre aquela grande avenida, por causa do tráfego automóvel. Mas talvez o problema seja maior do que parece e tenha mais personagens que participam nesta cena do que simplesmente os carros automóveis.

A transformação das cidades em consequência da industrialização e o desenvolvimento dos serviços provocou em Portugal um efeito devastador na paisagem, destruturando a lógica do espaço anterior: as largas avenidas forma vistas como modelos de uma gestão iluminada pela razão e pelo bem comum e Avenida da Liberdade é um perfeito exemplo deste modelo. Sendo Lisboa caracterizada por uma alternância de colinas e vales, dir-se-ia que a circulação automóvel longo das vales seria mais racional, assim como a mesma realização de um projecto é mais fácil numa área plana que numa outra da encosta<sup>20</sup>. Portanto Avenida da Liberdade pode aparecer como uma modernização de uma linha de circulação que sempre tinha existido. Foi esta má interpretação o grande erro da Avenida da Liberdade. Os grandes vales nunca representaram linhas de circulação, comprova-o a existência de ruas e estradas anteriores ainda presentes na malha urbana e que ainda se localizam no sopé da encosta, para não ocuparem as vales. Existem pelo menos duas razões pelas quais o vale da Avenida da Liberdade representou desde sempre uma malha de espaço não construído na cidade: 1. Salvar a capacidade de produção agrícola da cidade; 2. Não ocupar indevidamente uma linha de drenagem natural.

---

<sup>20</sup> Henrique Pereira Dos Santos, *Do tempo e da paisagem*, pag.50-57





Fig. 20 – Planta de Lisboa em 1833

Mesmo que agora as exigências das cidades sejam de revolvidas à carência habitacional e de construção para indústria e equipamento, se a sociedade contemporânea já não considera importante o ponto nº1, pelo menos imagino que terá de dar uma mínima importância ao ponto nº2, para assim evitar riscos de cheias, como aqueles de 1969, que “representaram um sério aviso a um modelo de ocupação urbana sem regras e sem atenção ao território”<sup>21</sup> e depois às quais seguiu a formação de correntes de pensamentos que pretenderam discutir as alternativas de desenvolvimento urbano em matéria de ocupação do espaço. Infelizmente a influência destas correntes foi limitada por mão de uma dinâmica económica e social demais intransigente.

Para concluir, voltando ao problema da poluição da Avenida da Liberdade, basta dizer que “as áreas de vale, se é verdade que são mais planas e nelas a construção é fácil e barata, são muitas vezes encharcadiças, sujeitas a cheias e concentram o ar frio e húmido que, mais pesado, desce das encostas”<sup>22</sup>: está mal localizada fisiograficamente pela sua função actual.

<sup>21</sup> Henrique Pereira Dos Santos, *Do tempo e da paisagem*, pag.57

<sup>22</sup> Henrique Pereira Dos Santos, *Do tempo e da paisagem*, pag.57

### 3.5 A exigência de reconstrução dos órgãos públicos

Segundo Augustin Berque o individualismo democrático da modernidade, com a sua lógica objectiva das referencias ao universal, que rompem então o véu que limita o horizonte dos meios locais, provocou a crise de sentido da civilização contemporânea com a imposição (que portanto não tem nada que ver com a democracia) da sua repetitiva monotonia. Uma monotonia que cria muitas vezes desintegração, cidades fragmentadas e caóticas, nas quais o homem não pode encontrar lugares onde existem relações entre os seres vivos.<sup>23</sup> Afirma Josep Lluís Sert: “Sem deixar de reconhecer as enormes vantagens e possibilidades dos novos meios de telecomunicação (rádio, cinema, televisão, imprensa, etc.) continuamos pensando que os locais de reunião pública, como praças, passeios, cafés, casinos populares, etc., onde as pessoas podem encontrar-se livremente, apertar as mãos e escolher o tema de conversa que lhes agrade, não são coisas do passado e, ainda que devidamente adaptadas às exigências de hoje, devem ter o seu lugar nas nossas cidades”.<sup>24</sup>

É urgente a reconstrução dos órgãos públicos desaparecidos de Lisboa e a salvaguarda daqueles existentes: a ágora é um elemento essencial para a vida humana, mas foi e ainda continua a ser menosprezada por uma civilização orgulhosamente utilitária e sem perspectivas de futuro, tanto avançada tecnologicamente quanto neoprimitiva na consciência de si mesma. Sendo a direcção de desenvolvimento de Lisboa uma realidade comum à maior parte das cidades ocidentais (senão mesmo mais acentuadas nestas ultimas), trata-se então de uma humanidade que vai perdendo o seu contacto com a realidade circunstante, ou seja a paisagem, isolando-se em um mundo sempre mais tecno-virtual e considerando-lha como uma simples suma de objectos também eles sem relação nenhuma.

---

<sup>23</sup> Augustin Berque, *La pensée paysagère: une approche mésologique*, in Rossella Salerno e Camilla Casonato (dir.), *Paesaggi culturali*, pag. 29-36

<sup>24</sup> Chueca Goitia, *Breve Historia do Urbanismo*, pag.19-20

## 4 – Conclusões: Ideias projectuais

### 4.1 Contribuições ao Plano Director da Ribeira de Lisboa

#### Considerações

A ribeira de Lisboa apresenta-se num primeiro olhar como um conjunto de espaços diferentes sem ordem ou relação entre eles: lugares com particulares pensados até ao extremo afiançam lugares vazios até ao extremo, sem iluminação, sem utilização nenhuma. Mas só estudando com mais atenção o que os olhos podem ver, podemos compreender a grande desorganização e falta de uma visão do conjunto das relações que caracterizam a zona ribeirinha.

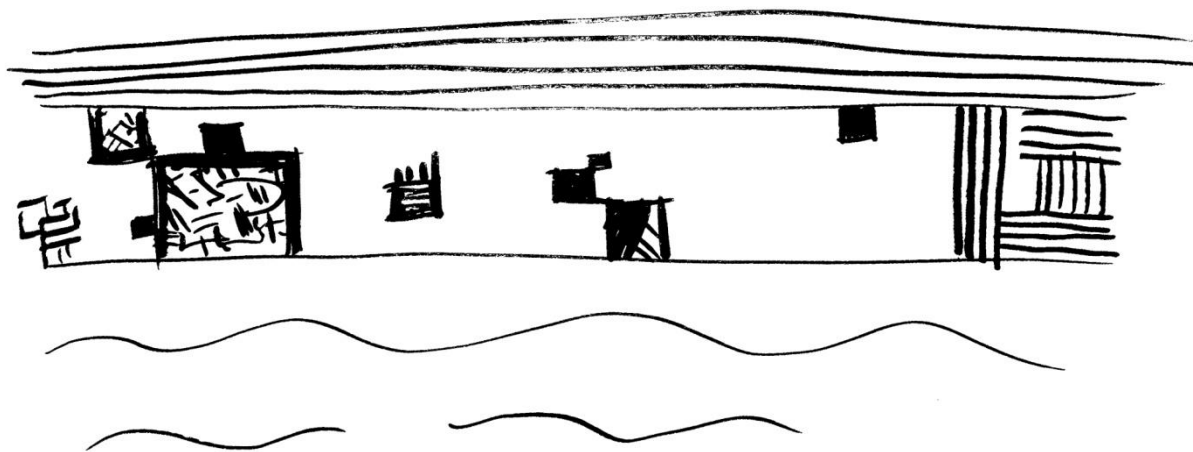


Fig.21 – “Puzzle” das funções

Considerando a Praça do Comércio como ponto central da ribeira, vista a sua importância histórica e espacial, vamos dividir a zona ribeirinha em duas linhas: a oriental e a ocidental.

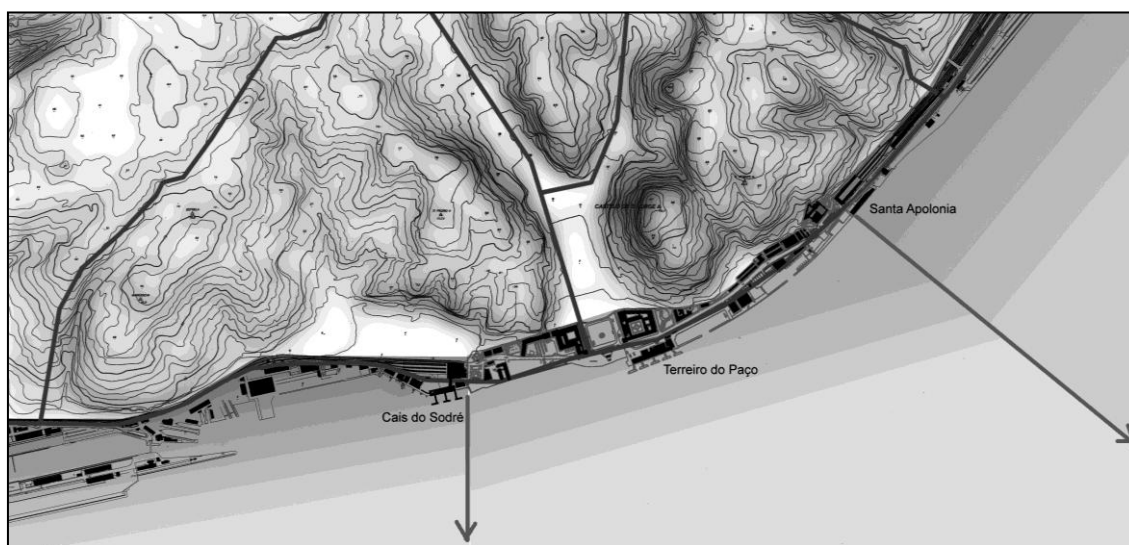
A linha oriental tem desde sempre um carácter industrial e de uma economia baseada no comércio: na zona de Xabregas situam-se as principais docas comerciais e as indústrias de Lisboa, mas também o actual Parque da Expo era de facto, antes das obras, uma zona industrial caracterizada por uma alta poluição do solo causada pelos produtos tóxicos das fábricas. O parque da Expo é um exemplo de como zonas industriais em desuso podem ser recuperadas e integradas num contexto que continua ser de carácter industrial activo.

A linha ocidental tem uma complexidade maior do que a precedente, porque mais funções e actividades tentam encontrar os seus próprios espaços ao longo deste trato da ribeira. A partir da primeira década do ‘900 a zona da ribeira entre Alcântara e Cais do Sodré foi sempre mais ocupada por estruturas e formas industriais que cortaram a vista do Tejo mas que há pouco foram recuperadas hospedando restaurantes, cafés e estruturas de apoio pelo

turismo náutico, sector em forte expansão. Esta recuperação e ocupação do espaço da ribeira, assim como outras vezes no passado, pode representar um óptimo desenvolvimento económico e social pela cidade toda, se for finalmente reconhecida a sua importância pela câmara municipal. Sempre parte desta temática é a zona entre Alcântara e Belém: trata-se de um percurso agradável que encontra lugares de recreio activo e passivo, museus, pontos atractivos, lugares históricos e religiosos, estruturas de serviços. O único elemento discordante com estas funções recreativas e turísticas é a doca comercial de Alcântara, um aterro que parece aumentar de dimensões de ano em ano sem controlo nenhum.

Há para concluir uma linha que junta as duas precedentes e que põe um forte limite de acesso entre a cidade e o rio: a de ferro. A sua presença obriga-nos a considerar uma ulterior subdivisão da ribeira: a fâscia central, compreendida entre a estação de Cais do Sodré e a estação de Santa Apolónia. Trata-se da única parte da ribeira que não está marcada por aquela dificuldade de acesso ao Tejo mas que é infelizmente ocupada em grande parte por parques de estacionamento automóvel.

### **Proposta**



*Fig.22 – Ideia de Plano Director da Ribeira (Documentos anexos, Peça 7)*

Considerando a situação actual e os fluxos espontâneos<sup>25</sup> de desenvolvimento da ribeira a proposta baseia-se numa forte divisão entre a parte ocidental e aquela oriental, e a criação de três faixas diferentes:

- **Linha ocidental:** Belém / Cais do Sodré
- **Linha central:** Cais do Sodré / Santa Apolónia
- **Linha oriental:** Santa Apolónia / Expo

<sup>25</sup> João Nunes, PROAP



**Linha ocidental:**

Intensificação do sector turístico, em particular do turismo náutico-desportivo, em conjunto com a deslocação das docas comerciais de Alcântara e a ocupação deste espaço por funções de apoio e serviços. É também importante encontrar soluções por um mais fácil acesso ao rio, superando o limite físico da linha de ferro.

**Linha oriental:**

Intensificação e requalificação do sector comercial, com a assimilação das docas de Alcântara e a recuperação de algumas fábricas em desuso, como a fabrica do gás junto a Expo. Numa visão geral a recuperação deste tipo de espaços pode ampliar o panorama da temática “parque industrial”, que caracteriza inevitavelmente a zona oriental da ribeira.

**Linha central:**

Tem que ser considerada como lugar privilegiado pelo apesamento e acesso ao Tejo, e pela particular relação que a parte mais propriamente histórica e central da cidade tem com o seu rio. A proposta baseia-se portanto na criação de novos espaços públicos que podem surgir apropriando-se de numerosas áreas que estão actualmente em desuso ou mais simplesmente parques de estacionamento dos carros automóveis.

Estão previstos no plano também um percurso ciclável principal, passante por toda a ribeira e já existente na linha ocidental, e uma rede de percursos cicláveis na cidade ligados a aquele principal. O objectivo da rede ciclável tem que ser não só aquele de ter a possibilidade percorrer toda a ribeira para permitir uma visão do conjunto de toda a costa, mas também aquele de ligar uma cidade de fortes inclinações como é Lisboa, e passará portanto nas zonas mais planas ou com inclinações mais leves possível, ou seja nos numerosos vales que interrompem o terreno colinear.

## **4.2 Estudo prévio de Projecto de execução: Ribeira do Trigo**

A área de projecto faz parte da Linha central do Plano director da ribeira e estende-se entre a estação fluvial do Terreiro do Paço e estação do comboio de Santa Apolónia. Não compreende portanto o lado ocidental da Linha central, ou seja aquele entre a estação de Cais do Sodré e a Praça do Comercio, área há pouco tempo projectada e agora em curso de obras pelos arquitectos paisagistas João Nunes e João Gomes da Silva.

O nome do projecto deriva da antiga denominação da área, conhecida como “docas do trigo”. Em acordo com o plano director, as funções desta área serão públicas e de serviços, ou seja tratam-se de *funções extensivas* nas margens fluviais, as quais não se manifestando através de elevados investimentos em capital, energia e outros factores como acontece com as *funções intensivas*, são muitas vezes subestimadas na avaliação do aproveitamento dos recursos endógenos dos rios.

O projecto baseia-se no aproveitamento de todas as estruturas e os espaços existentes mas agora sem uso nenhum, e encontra-se num contexto de edifícios administrativos como ministérios, alfândega, forças armadas.

Do ponto de vista da mobilidade, é previsto um percurso pedonal e ciclável principal de cerca 1,5km (que no plano director percorre toda a ribeira), é permitida a passagem dos carros, mesmo com uma mais razoável redução das fâscias, e é prevista a extensão da actual linha do eléctrico, que acaba agora no Campo das Cebolas, até ao pé da estação de Santa Apolónia, assim para permitir uma melhor eficiência dos transportes públicos da superfície e ligar directamente Santa Apolónia a Cais do Sodré, pontos cardinais que delimitam a área da Linha central da Ribeira.

Do ponto de vista das áreas temáticas podemos envés dividir o projecto em três partes:

- *Entrada oeste:* Estação do Terreiro do Paço e Campo das cebolas
- *Área central:* percurso da Alfandega e ribeira do trigo
- *Entrada este:* Estação de Santa Apolónia e Museu Militar

Pelas estações de terreiro do Paço e de Santa Apolónia é previsto um espaço livre de entrada à estação mais apropriado às suas funções, com bancos, iluminação e árvores; no Campo das cebolas existe no entanto uma centralidade que merece um enquadramento melhor: trata-se da Casa dos Bicos. O seu enquadramento consiste numa praça de forma oval em direcção da sua porta de entrada, com uma fonte no centro e árvores em volta.

Também pelo Museu Militar é prevista a requalificação do espaço de cerca, com vista para o Tejo.

A área central do projecto é aquela mais aproveitável para recuperar diferentes espaços públicos vitais e outros tantos juntos ao rio. As formas geométricas industriais são aquelas mais presentes: as estruturas industriais podem ser restauradas por uso de serviços, restaurantes, cafés, apoio turístico e desportivo, e no centro surge uma área verde de lazer, com leves inclinações e destinadas ao recreio passivo, de formas dinâmicas que tentam aproximar-se às formas das estruturas adjacentes.

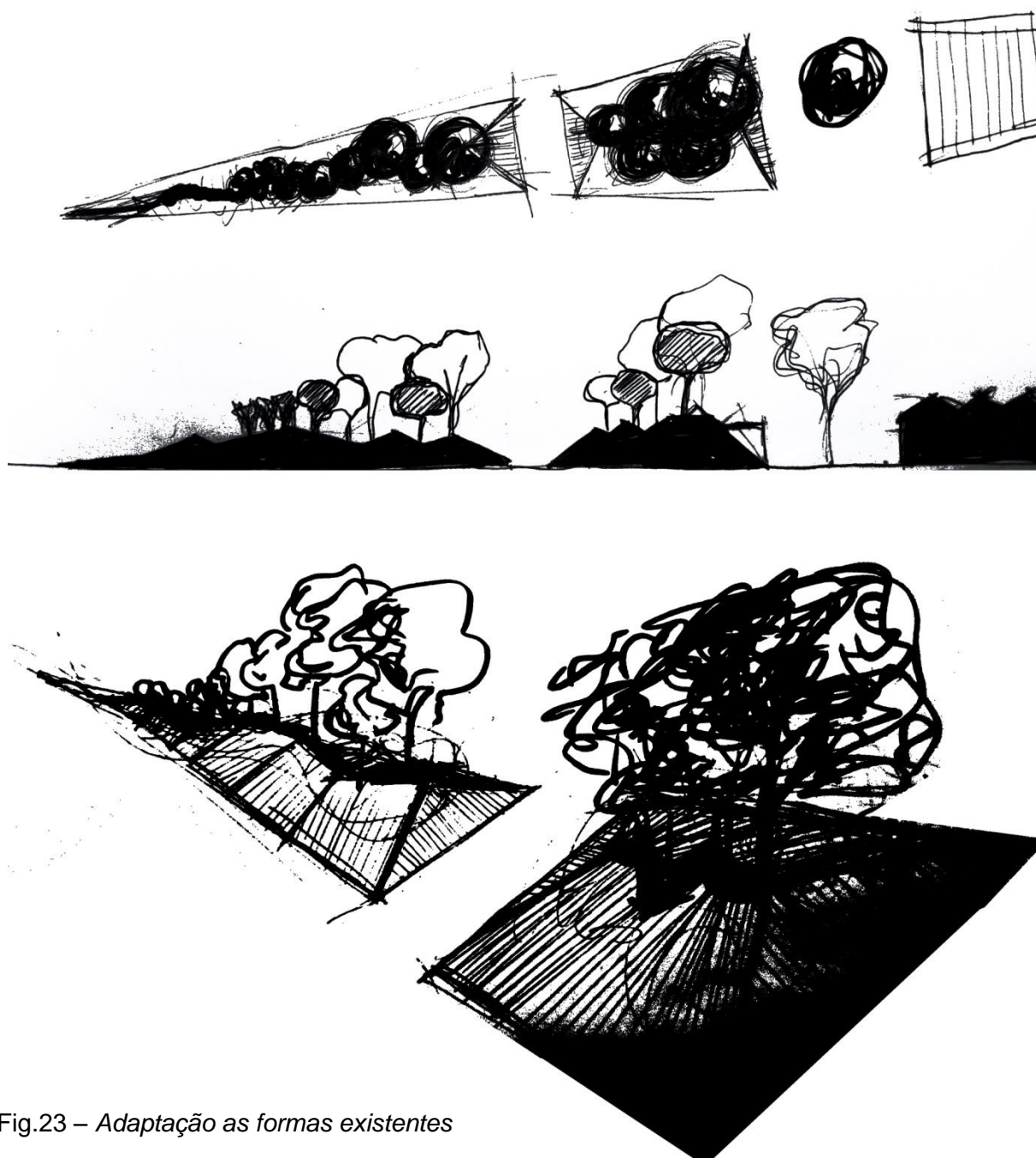


Fig.23 – Adaptação as formas existentes

### 4.3 Conclusões

Em última análise, a questão ética que se põe é portanto aquela que vê de um lado a essência básica do pensamento modernista, com atrás a sua verdadeira origem baseada na simplificação e funcionalidade absoluta do pensamento Confucionista chinês, e de outro uma consciência humana que exige antes de tudo uma revisão sincera do conceito de *funcionalidade*: é o desenvolvimento das máquinas o factor realmente mais *funcional* em relação à felicidade e às experiências de vida do homem, ou será pelo contrario a sua capacidade de relacionar-se e entender-se com o espaço e os seres de cerca, possível só através do aumento da sua consciência?

## Referencias bibliográficas

- Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume I)*, Lisboa, Quimera, 1987
- Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida (Volume III)*, Lisboa, Quimera, 1992
- Henrique Pereira Dos Santos, *Do tempo e da paisagem*, Cascais, Principia, 2010
- Fernando Chueca Goitia, *Breve historia do urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença, 1982
- Maria Da Graça Amaral Neto Saraiva, *O rio como paisagem*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1999
- João Nunes, *PROAP – Landscape Architecture*, Lisboa, Note editions, 2010
- Álvaro de Campos, *Poesia*, Lisboa, Assírio & Alvim, 2002
- Stephen Cotgrove, *Catastrophe or Cornucopia – The environment, politics and the future*, John Wiley & Sons, 1982
- D. Cosgrove, *An elemental division: Water control and engineered landscape*, London, Cosgrove & Petts, 1990
- IPAMB, *Agenda 21. Documentos da Conferencia das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento (Volume I)*, Lisboa, Instituto de Promoção Ambiental, 1993
- Ortega y Gasset, *Obras Completas*, Volume II, Madrid, Alianza, 1998
- Caldeira Cabral, F., *Fundamentos da Arquitectura Paisagista*, Lisboa, Instituto da Conservação da Natureza, 1993
- Augustin Berque, *La pensée paysagère: une approche mésologique*, in Rossella Salerno e Camilla Casonato (dir.), *Paesaggi culturali*, Roma, Gangemi Editore, 2008